

## Megacities: Zwischen Fragmentierung und Globalisierung

Von Günter Spreitzhofer

*Das 21. Jahrhundert wird durch das rapide Wachstum der Städte gekennzeichnet sein. Seit 2008 lebt erstmals mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in urbanen Räumen, bis 2030 ist eine weitere Steigerung auf 60 % zu erwarten. Fast zwei Drittel der dann auf knapp 9 Mrd. prognostizierten Weltbevölkerung könnten fortan in Ballungsräumen leben. Vor allem die globalen Megacities werden ihre dynamische Rolle der Kontrolle und Lenkung weltwirtschaftlicher Prozesse und soziokultureller Transformation verstärkt wahrnehmen. Die Metropolen als Synonym für kulturellen und sozialen Fortschritt, geistige Innovation und Entwicklungsmotor? Oder doch eher als Zufluchtsort ruraler Migranten, als Symbol für Umwelterstörung und Kriminalität? Der potenzielle Lebensraum einer globalen Zukunft hat viele Gesichter.*

### 1. Vom Städtchen zur Megacity: eine historische Rückschau

Riesenstädte hat es schon in der Antike gegeben. Doch die Bevölkerungszahl etwa Roms mit 650.000 Einwohnern im zweiten nachchristlichen Jahrhundert wurde erst Ende des 18. Jahrhunderts wieder erreicht. Armut, Hunger, Seuchen und Luftverschmutzung traten immer wieder auf, seit in den Kornkammern Mesopotamiens und Anatoliens die ersten Städte entstanden, die stets Hochburgen von Kultur, Bildung und Zivilisation im weitesten Sinne darstellten.

Seit 2.000 Jahren befinden sich die größten Städte der Welt stets in Asien und Afrika – mit Ausnahme einer kurzen Epoche gegen Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts, als mehr als die Hälfte der zehn weltgrößten Agglomerationen in Nordamerika und Europa lagen: London, die Hauptstadt des British Empire, gilt als die erste Weltstadt der Neuzeit (1801: 1,097 Mio. Einwohner) und blieb bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs die größte Stadt der Erde. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war mit Paris, ebenfalls Hauptstadt einer Kolonialmacht, lediglich eine weitere Millionenstadt dazugekommen. Mit Wien (1858) und Berlin (1880) wurden bald darauf weitere Schaltstellen europäischer Großmächte zu Millionenstädten. Außerhalb Europas schafften nur New York und Tokio den Aufstieg zu Metropolen der Neuzeit:

- Vor 100 Jahren fanden sich somit – mit Ausnahme von Kolkata (Zentrum von Britisch-Indien) und Buenos Aires (bedeutendstes Einwandererzentrum Lateinamerikas) – noch alle 20 Millionenstädte in den genannten Großräumen.
- Um 1950 gab es weltweit bereits etwa 70, im Jahr 2007 über 300 derartige Agglomerationen.

## 2. Im Großstadtdschungel der Begriffe

### 2.1. Urbanisierung und Verstädterung

**Verstädterung** (synonym: **Urbanisierung**) bezeichnet einen demographischen *Zustand*, nämlich den prozentuellen Anteil der städtischen an der Gesamtbevölkerung eines Landes; er wird durch den *Verstädterungsgrad* oder die *-quote* ausgedrückt, die von unterschiedlicher historischer Entwicklung und den kulturell-sozialen Gegebenheiten abhängig sind: Südamerikanische Staaten wiesen bereits 1990 fast generell eine extrem hohe Verstädterung auf (Venezuela: 90,5 %; Argentinien: 86,3 %), während einige asiatische und afrikanische Staaten (Bhutan: 5,3 %; Burundi: 5,5 %) das Gegenextrem darstellen.

Urbanisierung ist jedoch auch als demographischer *Prozess* interpretierbar und charakterisiert dann die Dynamik der Verstädterung, also die Wachstumsgeschwindigkeit der Stadtbevölkerung; diese ist mit der durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate (*Verstädterungsrate*) erfassbar, die einen unmittelbaren Vergleich mit den jeweiligen natürlichen Wachstumsraten erlaubt. Der jährliche Zuwachs kulminiert vor allem in den vergleichsweise schwach urbanisierten Teilen Afrikas und Süd(ost)asiens, wo für die Dekade 1990–2000 ein jährlicher Verstädterungsgewinn von 6,3 % (Bangladesch, Jemen, Nepal) bis 7,1 % (Botswana, Tansania, Mosambik) feststellbar war (UN 2003) – eine Folge hoher natürlicher Wachstumsraten, unterstützt von massiven Wanderungsbewegungen aus dem ländlichen in den städtischen Raum.

#### **Urbane Dynamik in Asien**

Der Trend zur Urbanisierung erfährt für Asien besondere Brisanz: 1970 lebte weniger als ein Viertel der Bevölkerung in Städten, 1995 bereits die Hälfte, Tendenz steigend. Zwischen 1995 und 2025 werden für jeden europäischen Zuwanderer in die Städte 23 Asiaten in den urbanen Raum migrieren. 2030 wird mehr als die Hälfte der globalen Stadtbevölkerung in Asien leben (UN 2003, 2).

## 2.2. Metropolen, Megacities und Global Cities

**Metropolen** sind städtische Agglomerationen mit einer Bevölkerung von über 1 Mio. Einwohnern. Sie weisen heute eine besondere Dynamik auf, weil immer mehr Städte zu Millionenstädten werden: Im Jahr 2000 lebten hier 20 % der Weltbevölkerung.

**Megacities** (= **Megastädte**) sind – in *quantitativer Betrachtung*, nach Definition der UN – Metropolen mit mindestens 10 Mio. Einwohnern. Meistens haben diese Metropolen eine monozentristische Struktur (Bronger 2004), vermehrt werden aber auch polyzentrische, interagierende megarbane Räume einbezogen, wie etwas das Perflussdelta in Südchina (Kraas & Mertins 2008, 11). Diese liegen vor allem in der Dritten Welt (bekannteste Ausnahme: Tokio/Japan). Megastädte sind sehr oft Primatstädte: Das bedeutet, dass sie eine hohe Konzentration von administrativen, wirtschaftlichen, sozialen sowie kulturellen und wissenschaftlichen Funktionen aufweisen. Sie besitzen damit sehr viel Macht und haben großen Einfluss, vor allem innerhalb der Grenzen des jeweiligen Landes. Unter **Megapolisierung** versteht man die steigende Zahl von Megastädten.

**Global Cities** sind dagegen Megastädte, die vor allem ökonomisch (Finanzmarkt, Produktion, Handel, Politik) weltweite Bedeutung haben (*qualitative Definition*).

- Neue Transporttechnologien erlauben eine Rationalisierung des Transports und eine Minimierung der Transportkosten.
- Neue Informationstechnologien ermöglichen neue Formen der Koordination von Unternehmen.
- Die neue Freizügigkeit der Kapitalströme ermöglicht stärkere wirtschaftliche Vernetzungen.
- Innovative Technologien zur Steuerung von Produktionsprozessen führen zu neuen Netzwerken in Wirtschaft und Transport. Diese sind weltweit miteinander verbunden und führen zur Bildung von transnationalen Organisationen.

Global Cities übernehmen heute neue Aufgaben:

- als Kommandozentralen der Weltwirtschaft
- als Schlüsselstandorte von Weltfinanz und tertiärer (quartärer) Dienstleistungen
- als Steuerzentren der Weltproduktion

Derzeit verdienen nur drei Megastädte die Bezeichnung Global City: *New York, London* und *Tokio*. Als Steuerzentralen der Weltpolitik können noch Brüssel und Paris hinzugezählt werden. Alle anderen Städte sind nur teilweise global oder überregional bedeutsam.

### **Groß muss nicht wichtig sein**

Die Mehrzahl der bevölkerungsreichsten Megastädte des Südens (Metro-Manila, Mexiko-Stadt u. a.) ist international unbedeutend: Nicht einmal auf nationaler Ebene sagt die Bevölkerungszahl etwas über den politischen oder wirtschaftlichen Stellenwert einer Großstadt aus. Viele dieser Ballungsräume waren über Jahrhunderte die wichtigsten kolonialen Administrations- und Handelszentren, hatten aber lange Zeit nur geringe Bedeutung: Die Kolonien belieferten die Mutterländer zwar mit Rohstoffen, nicht aber mit konkurrenzfähigen Fertigprodukten. Das schlug sich vielfach bis heute auf die sozialen (Qualität der Wohnviertel) oder wirtschaftlichen Strukturen nieder (www.g-o.de, Zugriff: 6.8.2010).

## **3. Internationales Städtewachstum: Bedingungen und Erfahrungen**

### **3.1. Vorbild Europa?**

Erste größere Verstädterungserscheinungen sind hier seit dem Dreißigjährigen Krieg (1618–1648) feststellbar. Die Steigerungen der ländlichen Produktivität und die industrielle Revolution bedingten schließlich die Wanderungen des europäischen 19. Jahrhunderts: Die starke demographische Zunahme, die sich aus der Verminderung der Sterberisiken und der Liberalisierung der Heiratsbedingungen ergab („demographischer Übergang“), konnte dadurch aufgefangen werden. Die wachsende Bevölkerung wurde von einer produktiveren Landwirtschaft ernährt und durch die gewerbliche Produktion, verbunden mit dem Ausbau innereuropäischer Verkehrsmittel, beschäftigt; die europäische Besiedlung anderer Kontinente kam hinzu.

Diese Bedingungen waren in den so genannten Entwicklungsländern nicht gegeben, als dort Mitte des 20. Jahrhunderts – begünstigt durch die Seuchenbekämpfungsprogramme der UN – die Sterblichkeit drastisch zu sinken begann. Doch der Export der „Industrialisierung“ zog nicht zwangsläufig die europäische Bevölkerungsweise der 2-Kind-Kernfamilie nach sich. Die weltweite Industrialisierung erwies sich als Illusion. Die Geburtenziffern blieben zumeist nahezu unverändert hoch, da weder Maßnahmen der Alterssicherung, Krankenversorgung noch Beschäftigungssicherung ausreichend gesetzt wurden.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen (Beispiele: Singapur, Südkorea, Taiwan) vollzog sich das Städtewachstum in der Dritten Welt zumeist unabhängig vom wirtschaftlichen Wachstum. Zumindest die genannten Schwellenländer haben sich – meist im Zug ihrer Verbindungen zu Industrienächten – langsam europäischen Gegebenheiten genähert: In Mexiko (Orientierung an den USA) oder Südkorea, Thailand und Taiwan (Orientierung an Japan) geht das nationale Einkommen zum Großteil an eine kleine Minderheit, die auch die Vorteile des Anschlusses an den globalen Warenaustausch genießen kann. Große Teile der Bevölkerungen gerade der ärmsten Länder bleiben jedoch auf Selbstversorgung oder marginale Formen der informellen Armutswirtschaft angewiesen, die weder den Lebensunterhalt garantieren noch eine langfristige Verbesserung der Lebensbedingungen ermöglichen können: Migration in die Städte ist die Folge. Die Metropolisierung des 21. Jahrhunderts ist ein Phänomen der Dritten Welt.

### **3.2. Weltweiter Städteboom?**

Es lassen sich verschiedene Trends benennen:

- *Die Industriestaaten des Nordens stagnieren*

Europa, Ausgangspunkt neuzeitlicher Großstadtentwicklung, hat sich vom Megastadtwachstum verabschiedet: Mit Ausnahme Moskaus (Rückwanderung aus Ex-Sowjetrepubliken) stagniert die Bevölkerung oder ist rückläufig. Die Einwohnerzahlen Wiens (1914: 2,21 Mio. Einwohner), damals siebtgrößte Stadt der Welt, gehen seit Beginn des 20. Jahrhunderts zurück, London schrumpft seit 1940, Paris seit 1970. In Nordamerika hat in den letzten Jahrzehnten nur mehr Los Angeles einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs (1975–2000: 1,12 %) zu verzeichnen. In Japan wird das urbane Wachstum vorrangig von Tokio getragen, das seine Einwohnerzahl im vergangenen Jahrhundert verzehnfacht und seit 1960 annähernd verdoppelt hat. Das Wachstum von Osaka-Kobe und Nagoya hingegen ist seit einem Jahrzehnt fast zum Stillstand gekommen.

**Tab. 1: Die weltgrößten Agglomerationen im Zeitvergleich**

EW	1975		1990		2005		2020		Rang	Mio
	Rang	Mio. EW								
Tokio, Japan		1	26,6	1	32,5	1	35,3	1	36,4	
Mexiko-Stadt, Mexiko	3	10,7	3	15,3	2	18,7	4	20,7		
New York-Newark, USA		2	15,9	2	16,1	3	18,7	6	20,4	
São Paulo, Brasilien		5	9,6	4	14,8	4	18,3	3	21,1	
Mumbai (Bombay), Indien		15	7,1	5	12,3	5	18,2	2	24,1	
Delhi, Indien		23	4,4	15	8,2	6	15,1	5	20,5	
Shanghai, China		13	7,3	16	8,2	7	14,5	9	18,5	
Kolkata (Kalkutta), Indien		9	7,9	7	10,9	8	14,3	8	18,8	
Dhaka, Bangladesch		–	–	–	–	9	12,5	7	19,4	
Buenos Aires, Argentinien		7	8,8	10	5,3	10	12,5	16	13,7	
....										
Manila, Philippinen		19	5,0	18	8,0	16	10,8	13	13,9	
Jakarta, Indonesien		21	4,8	17	8,2	22	8,8	20	11,7	
Bangkok, Thailand		30	3,9	26	5,9	–	–	–	–	

Quelle: UN 2008, 165 ff.

Anmerkungen:

- = keine Reihung unter den Top-30-Agglomerationen des Untersuchungsjahres
- Die gewählte Reihenfolge der Ballungsräume reflektiert das UN-Ranking von 2005.

• *Die Entwicklungsländer des Südens boomen*

Spätestens seit Mitte des 20. Jahrhunderts hat sich das Wachstum der Metropolen auf die so genannte Dritte Welt verlagert: 1950 überschritt Shanghai als erste Metropole des Südens die 5-Mio.-Einwohner-Grenze. Bereits 1990 existierten 25 derartige Agglomerationen, von denen 9 über 10 Mio. Einwohner aufwiesen (Bronger 1996, 76). Die Zahl der Städte mit 5 Mio. oder mehr Einwohnern wird voraussichtlich von 46 (2003) auf 61 (2015) steigen; die Zahl der Megacities mit mehr als 10 Mio. Einwohnern wird dagegen von 20 (2003) auf 22 (2015) und somit nur geringfügig ansteigen (UN 2003) – der urbane Trend dürfte hin zu zahlreichen neuen ‚kleineren‘ Millionenstädten gehen, während das Wachstum zahlreicher Megacities oftmals an räumliche und sozioökonomische Grenzen zu stoßen scheint.

**Tab. 2: Wachstum ohne Ende? Die Boomtowns des 21. Jahrhunderts**

Stadt	Land	Kontinent	Bevölkerung (in Mio.)		durchschnittliche jährliche Bevölkerungszunahme (in %)	
			2000	2015	1975–2000	2000–2015
1. LAGOS	Nigeria	Afrika	8,7	17,0	6,1	<b>4,5</b>
2. DHAKA	Bangladesch	Asien	10,2	17,9	6,2	<b>3,8</b>
3. DELHI	Indien	Asien	12,4	20,9	4,1	<b>3,5</b>
4. KARACHI	Pakistan	Asien	10,0	16,2	3,7	<b>3,2</b>
5. JAKARTA	Indonesien	Asien	11,0	17,5	3,3	<b>3,1</b>
6. MUMBAI	Indien	Asien	16,1	22,6	3,1	<b>2,2</b>
...						
MEXICO CITY	Mexiko	Amerika	18,1	20,6	2,1	<b>0,9</b>
NEW YORK	USA	Amerika	17,8	19,7	0,5	<b>0,7</b>
TOKIO	Japan	Asien	34,4	36,2	1,0	<b>0,3</b>
SHANGHAI	China	Asien	12,9	12,7	0,5	<b>-0,1</b>

Quelle: UN 2003

Seit 2008 lebt erstmals mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten, bis 2050 könnten es 70 % sein (UN 2008, 2 ff.). Der weltweite Wachstumsschub der urbanen Räume konzentriert sich seit den 1970ern auf die Länder des Südens, kulminiert jedoch zu Beginn des 21. Jahrhunderts in Afrika und vor allem Asien, wo der regionale Verstärterungsgrad im globalen Vergleich zwar mit 41 % nach wie vor unterdurchschnittlich ist, dennoch aber die Hälfte der Stadtbewohner zu finden sind. Hochrechnungen lassen vermuten, dass zwischen 2000 und 2030 die städtische Bevölkerung in Asien von 1,36 auf 2,64 Mrd., in Afrika von 294 auf 742 Mio. und in Lateinamerika von 394 auf 609 Mio. Menschen anwachsen wird (Jürgens 2008, 62).

Ein nicht unbeträchtlicher Anteil von ihnen lebt in Megacities, die in diesem Beitrag – analog zur gängigen UN-Definition – als urbane Agglomerationen mit einer Bevölkerungszahl von über 10 Mio. definiert werden: 2007 befanden sich 11 der weltweit 19 Megacities in Asien (Prognose 2025: 16 von 27) und beherbergten 9 % (Prognose 2025: 10 %) der Weltbevölkerung (UN 2008, 10) – der Großteil davon in Südasien (Mumbai, Delhi, Dhaka, Kolkata, Karachi) und Ostasien (Tokio, Shanghai), wobei sämtliche genannten Städte sowohl 2007 als auch 2025 unter den globalen Top 10 des jeweiligen urbanen UN-Bevölkerungsrankings aufscheinen. Während vor allem die Ballungsräume Südasiens bis 2020 weiter stark an Bevölkerung zulegen werden, weisen – mit Ausnahme der VR China und Brasiliens – die größten Metropolen Ostasiens und Lateinamerikas teils deutlich schwächere Wachstumsraten auf (vgl. Tab. 1).

Zwei Drittel der Megastädte liegen heute in Entwicklungsländern, die meisten in Ost- und Südostasien. Die derzeitige Entwicklungsdynamik übertrifft jene des Großstadtwachstums der Industriestaaten beträchtlich, schwächt sich jedoch seit etwa einem Jahrzehnt deutlich ab: Vereinzelt (Mexico City, Buenos Aires, São Paulo) ist die Urbanisierungsrate bereits unter die Wachstumsrate der Bevölkerung gesunken.

Mit Ausnahme des subsaharischen Afrika, das erst am Beginn rapider Urbanisierung steht, ist die Metropolisierung längst ein weltweites Phänomen: In Australien leben sechs von zehn Menschen in einer Millionenstadt, in Nordamerika jeder Dritte, in Südkorea und Japan jeder Zweite und auch in Lateinamerika über die Hälfte.

#### **Urbanisierung im 21. Jahrhundert – Facts & Future**

1. Die städtische Bevölkerung wächst weiterhin schneller als die Weltbevölkerung insgesamt. Seit 2008 lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in urbanen Räumen, etwa 5 % davon in Megacities; bis 2017 könnte die urbane Bevölkerung auf rund 4 Milliarden Mrd. Menschen anwachsen, bis 2030 auf 5 Milliarden Mrd.
  2. Zwischen 2000 und 2030 werden für die urbane Bevölkerung jährliche Wachstumsraten von 1,8 % erwartet (Weltbevölkerung gesamt: 1 %), was innerhalb von 38 Jahren zu einer Verdoppelung führen könnte.
  3. Die jährliche Bevölkerungszunahme ist in den Ländern des Südens mit 2,3 % jährlicher Zunahme am stärksten ausgeprägt. Ursachen dafür liegen sowohl in anhaltender Land-Stadt-Wanderung als auch der Umwandlung von ländlichen Siedlungen in urbane Räume. Die Industriestaaten werden bis 2030 hingegen lediglich einen leichten Anstieg verzeichnen können (2003: 0,9 Mrd.; 2030: 1 Mrd. Menschen).
  4. Die städtische Bevölkerung in Europa, Lateinamerika, der Karibik, Nordamerika und Ozeanien (1,2 Mrd.) ist 2003 geringer als in Asien (1,5 Mrd.); die Zahl der Stadtbewohner wird in Europa bis 2030 auf 80 % steigen (2003: 73 %), in Nordamerika auf 87 % (2003: 80 %).
- (Quellen: UN 2003, UN 2008)

## 4. Hintergründe der Verstädterungsdynamik

### 4.1. Der traditionelle Ansatz: Push-Pull-Effekte, Migration und Bevölkerungsexplosion

Die weltweite Zunahme der urbanen Bevölkerung lässt sich auf drei Faktoren zurückführen, die – in unterschiedlicher Kombination und Dynamik – das Städtewachstum prägen:

- Umklassifizierung: Bisher als ‚ländlich‘ eingestufte Siedlungen werden nach Überschreitung einer bestimmten Einwohnerzahl oder als Folge von Eingemeindungen als ‚städtisch‘ erklärt.
- Natürliches Bevölkerungswachstum
- Land-Stadt-Wanderung („Landflucht“)

Der Anteil der Wanderungsgewinne an der Zunahme der städtischen Bevölkerung gegenüber dem Zeitraum 1950–1970 hat deutlich abgenommen und dürfte für alle Länder der Dritten Welt (einschließlich der Umklassifizierungen) bei unter 45 %, in den meisten lateinamerikanischen Staaten noch wesentlich niedriger liegen. Dennoch besteht zwischen Zuwanderung und Bevölkerungswachstum ein enger Zusammenhang: Um nationale Industrialisierungsprogramme zu finanzieren, zogen die zentral-urbanen Räume Ressourcen vom Land ab, das zum peripheren ‚Hinterland‘ und Arbeitskräftereservoir herabsank ; derselbe Prozess koppelte jedoch das Wirkungsfeld (Mega-)Stadt-Land gleichzeitig weiter aneinander:

- Verkehrsverbindungen wurden ausgebaut.
- ‚Moderne‘ Industriegüter weckten Konsumwünsche.
- Die neue Medienvielfalt informierte über urbane Chancen und Lebensstile.

Die ungleiche Einbindung des ländlichen Umlandes in die nationale Arbeitsteilung schuf ein Potenzial für Migrationen und baute den Binnenwanderern zugleich ‚Brücken‘ in die Städte (Feldbauer et al. 1997, 15). Da die Altersgruppen zwischen 15 und 35 Jahren weit überproportional in das Wanderungsgeschehen eingebunden sind, erhöht sich damit auch der Anteil von Frauen im gebärfähigen Alter. Die Geburtenüberschüsse nehmen dadurch zu, selbst wenn die durchschnittliche Kinderzahl in städtischen Haushalten geringer als in ländlichen ist (Mertins 1994, 7).

Das Abwanderungspotenzial der peripheren Räume ist jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Zwar hat sich – vor allem in Afrika und Asien – das Bevölkerungswachstum von 1970 (2,8 % p. a.) bis 1990 (1,4 % p. a.) deutlich verringert; auf die Länder des Südens insgesamt bezogen ist jedoch erst nach 2015 mit einer absoluten Bevölkerungsabnahme des ländlichen Raumes zu rechnen.

In Lateinamerika kommt dieser Umschwung seit einem Jahrzehnt allmählich in Gang, in Asien wurde er für 2010 erwartet, in Afrika erst ab 2025 (UN 2008), was bis dahin anhaltende Land-Stadt-Wanderungsströme erwarten lässt. Die Ursachen sind so vielschichtig wie interdependent. Traditionelle Push-Pull-Modelle (Abstoßung-Anziehung) scheinen allerdings eine allzu starke Simplifizierung zunehmend komplexer Vorgänge, die durch interne (Verkehrsinfrastruktur u. a.) und externe (Globalisierung u. a.) Faktorenbündel beeinflusst sind. Migration in städtische Räume ist

- eine Folge des (vergleichsweise) unzureichenden Entwicklungsstandes des ländlichen Raumes vor dem Hintergrund zunehmender Attraktivität der Metropolen (soziale und technische Infrastruktur, Dienstleistungen);
- ursächlich bedingt durch die ‚Grüne Revolution‘, die durch neue Sortenwahl und Mechanisierung seit den 1960er Jahren traditionelle Arbeitsmöglichkeiten im peripheren Raum drastisch reduzierte;
- mitverursacht durch neue Werte und soziale Muster (-> höheres Bildungsniveau), die traditionellen Hierarchien zunehmend ersetzen und im ländlichen Umfeld schwieriger umsetzbar scheinen als in städtischer Anonymität;
- gesteuert durch gezieltes Wirtschaftswachstum in Agglomerationsgebieten und im Rahmen staatlicher Regionalpolitik, die ausländische Direktinvestitionen im Sinne einer verstärkten Transnationalisierung der Wirtschaft an die Metropolen bindet;
- erleichtert durch das Vorhandensein von Informationskanälen über Arbeitsplätze und -konditionen (informelle Familiennetzwerke, Medien etc.);
- beschleunigt durch Naturkatastrophen (Zwangsevakuierungen, Vulkanausbrüche, Erosion, Ernteauffälle etc.);
- Resultat von Flüchtlingsbewegungen (ethnische, politische Konflikte);
- begünstigt durch Verbesserungen im öffentlichen Transportwesen.

#### 4.2. Globalisierung: Neuer Motor der Urbanisierung?

Weltgesellschaft und Weltwirtschaft werden zunehmend durch Megastädte geprägt, während umgekehrt Megastädte durch globale Dynamiken geformt werden. Der sich in naher Zukunft wahrscheinlich verstärkende globale Strukturwandel der Stadtentwicklung (soziale und ökologische Konflikte, ökonomische und kulturelle Potenziale) findet innerhalb verschiedenster Wissenschaftsdisziplinen immer größere Beachtung; Fragen der Transnationalisierung der Wirtschaftsstrukturen für die Entwicklung von Megastädten liegen zahlreichen Studien zugrunde: „Während auch die mächtigsten Nationalstaaten an Souveränität und Handlungsfähigkeit verlieren, entstehen in der neuen Geographie des Kapitalismus neue räumliche Ordnungen (z. B. regionale Allianzen ...) und neue Zentren (... ‚Global Cities‘)“, konstatiert etwa Parnreiter (1999, 17). Begleitet wird die wirtschaftliche Globalisierung von internationalen Massenmigrationen vor allem in die Städte, wo sich in den urbanen Metropolen *globale Kulturen* vor dem Hintergrund von „McDonaldisierung“ und „Coca-Kolonisierung“ ausbilden.

Globalisierung bezeichnet unterschiedliche differenzierte und differenzierende Prozesse, in deren Verlauf etablierte Hierarchien und Integrationsformen (z. B. Zentrum-Peripherie, Nationalstaat) relativiert oder aufgelöst werden und neue Kontroll- und Koordinationsinstitutionen (z. B. transnationale Konzerne, Netzwerke von Migrantengruppen) entstehen (vgl. Engelhard 2006, 6 ff.). Die globale Verknüpfung sozialer, ökonomischer, politischer und ökologischer Probleme ist – beginnend mit den 1970er Jahren – durch das Fehlen einer strukturierenden Ordnung gekennzeichnet und an die Entstehung neuer Technologien (Transporttechnologie, Informationstechnologie) gekoppelt.

Speziell Megastädte bieten sich in dieser Hierarchie als Knotenpunkte und Kontrollzentren nicht nur auf nationaler Ebene, sondern in Form einer vernetzten globalen Gesellschaft an. Eine gleichzeitige Zentralisierung wie Dezentralisierung politischer, ökonomischer und symbolischer Macht ist die Folge: „Alle Städte sind in Teilen globalisiert, aber nie insgesamt“ (Korff 1997, 26 f.) – die **duale Stadt** entsteht, die durch eine Fülle von Disparitäten auf engstem Raum, Segregation und ökonomische Mischnutzung gekennzeichnet ist.

Bestehende Tendenzen wie Dezentralisierung der Industrie oder Zentralisierung des Managements akzentuieren sich: Die Industrieproduktion wird nicht mehr nur an den Stadtrand oder in periphere Regionen eines Staates ausgelagert, sondern an die Peripherie der verstädterten Gesellschaft – kon-

kret die Randgebiete der Metropolen der NICs (Newly Industrializing Countries, Schwellenländer). Dort existieren die geforderten Bedingungen (adäquate Infrastruktur, Qualifikation und Preis von Arbeitskraft, Stabilität, geringe Steuerkosten) und tragen zum Städtewachstum entscheidend bei.

Nach dem Konzept der Global City konzentriert sich im Zuge der Globalisierung die wirtschaftliche Macht, vor allem im Entscheidungsbereich von Finanzaktivitäten und unternehmensorientierten Dienstleistungen, in den Metropolen: vorwiegend – auf höchster Ebene – an den geographischen Knotenpunkten und weltweiten ‚Kommandozentralen‘ einer zunehmend transnational organisierten Ökonomie. Dies führt zur Konkurrenz der Metropolen nicht nur im nationalen, sondern auch im internationalen Maßstab (vgl. auch Friedmann 1986; Sassen 1996).

Derzeit sind nur Metropolen der Ersten Welt (London, New York, Tokio) als **Global Cities** klassifizierbar, die die Spitzenpositionen der weltweiten urbanen Hierarchie einnehmen. Keine der rapide expandierenden Megastädte des Südens hat bislang globale Bedeutung erreicht und den Status einer Weltstadt erlangt; eine Beschreibung zumindest als ‚**periphere Weltstadt**‘ (Hongkong, São Paulo, Seoul, Singapur u. a.) erscheint vereinzelt legitim. Doch die Mehrzahl der bevölkerungsreichsten Megastädte des Südens (Manila, Mexico City u. a.) ist, trotz frappierender Diskrepanz zwischen (hoher) nationaler Bedeutung und internationaler Marginalität, in der internationalen Metropolenhierarchie noch tiefer angesiedelt (Bronger 2006, 18 f.). Noch dominieren die Megastädte der Industriegesellschaften des ‚entwickelten Nordens‘ als Schaltstellen von Weltpolitik, Globalkultur und internationaler Kommunikation; Produktions-, Zirkulations- und Verwertungsprozesse werden hier gesteuert, auch wenn die ‚traditionelle Hierarchie‘ der Global Cities in Aufweichung begriffen ist: So treten zu den gegenwärtigen Wirtschaftsmächten Europäische Union, USA und Japan – trotz aller Krisenanfälligkeit – vermehrt Teile Ost- und Südasiens als neue Hochwachstumsregionen hinzu, was mittelfristig eine Aufwertung der Megastädte dieses Großraumes bewirken dürfte.

Die Bedeutung einer Megastadt ist somit weitgehend unabhängig von demographischen und flächenmäßigen Parametern. Als entscheidend gilt vielmehr, in welchem Ausmaß sie

- Hauptquartier transnationaler Konzerne,
- internationales (überregionales) Finanz- und Dienstleistungszentrum,
- globales Transport-, Kommunikations-, Forschungs- und Technologiezentrum,
- Hauptstadt einer Regional- oder Weltmacht oder

- Sitz internationaler ranghoher Behörden ist.

### **Agglomerationseffekte in Tokio**

In der Metropolitanregion Tokio lebten 2009 rund 35 Mio. Menschen (26 % der Gesamtbevölkerung) auf etwa 4 % der Gesamtfläche Japans. Ausschlaggebend für die „Unipolarisierung“ der Region ist nicht zuletzt der ausgeprägte Zentralismus des Staatswesens, der seit der Shogunatsregierung der Tokugawa-Zeit (spätes 19. Jahrhundert) den entwicklungspolitischen Schwerpunkt auf Tokio legte – zunächst durch die kriegsbedingte ‚Zwangswirtschaft‘ (ab 1937), danach als die Kommandozentrale der Besatzungsmacht USA, später im Zuge des Ausbaus wesentlicher Infrastruktureinrichtungen im Umfeld der Olympischen Spiele 1964 und schließlich durch die Globalisierung ab 1985, die höchste zentrale Funktionen in die Global City Tokio verlegte.

Negative Ballungseffekte:

- *Flächenknappheit und Raumenge*: Betriebserweiterungen für bestehende Industrien sind kaum möglich (und unerwünscht), städtisches Grün ist bedeutungslos, der Wohnungsmarkt überlastet.
- *Exorbitant hohe Boden- und Immobilienpreise*: Derzeit 66.000 Euro/m<sup>2</sup> im Zentrum, hochgerechnet wäre die Fläche Japans viermal teurer als das gesamte Territorium der USA!
- *Pendlerhölle*: 3,9 Mio. Einpendler benötigen im Durchschnitt 75 Minuten für eine Wegstrecke (New York: 50 Minuten), die in leistungsfähigen, aber extrem überfüllten Massenverkehrsmitteln („Sushizume“ = vollgestopfte Sushi; vgl. „Sardinendose“) zurückgelegt werden; Individualverkehr ist keine Alternative (Stau; hohe Parkgebühren im Zentrum).
- *Tertiäre Aushöhlung der Innenstadt*: Die überstarke Konzentration von Dienstleistungen im Stadtzentrum bewirkte eine Erhöhung der Pendlerzahlen und -distanzen und verstärkte das Ungleichgewicht zwischen Tag- und Nachtbevölkerung – die Beschäftigtendichte Zentraltokios ist deutlich höher als die New Yorks, die hohen Wohndichten liegen in den Randbezirken.
- *Verwundbarkeit durch Naturkatastrophen*: Lage am zirkumpazifischen Feuerring, dadurch hohe Erdbebenanfälligkeit und Gefahr von Vulkanausbrüchen.
- *Hohe Umweltbelastungen*: Etwa 40 % der 100.000 amtlich registrierten Umweltverschmutzungsoffer sind im Großraum Tokio ansässig.

Positive Ballungseffekte:

- *„Größer ist besser“ – Tradition der Ballung*: 71 % der Präfekturbevölkerung finden Tokio „ausgesprochen attraktiv“, ein deutliches Indiz für die positive Grundhaltung zur Ballung, die durch

Disziplin und entsprechendes Sozialverhalten gefördert wird. Servile ‚Opfer‘-Mentalität als systemstrategisches Wachstumsziel?

- *Weitgehend homogene metropolitane Gesellschaft:* Die These der Polarisierung des intermetropolitanen Arbeitsmarktes („duales Modell“) zur Erklärung ethnischer, gesellschaftlicher und räumlicher Marginalisierung ist für Tokio nicht haltbar; die räumliche Segregation ist gering, die Zahl der Obdachlosen vergleichsweise minimal: Mit einem Ausländeranteil von 1 % ist die japanische Hauptstadt kein ‚Melting Pot‘ wie vergleichbare nordamerikanische Metropolen.
- *Prestige der Hauptstadt:* Hierarchie und Herrschaft prägen Japan seit Kaiserzeiten und machen Tokio zu einem Urbild der Machtkonzentration; der ‚Stolz‘ auf das nationale Aushängeschild ist in Japan womöglich noch größer als anderswo.
- *Globalisierung als exogener Agglomerationseffekt:* Vor dem Hintergrund der Globalisierung zielt das nationale Interesse Japans auf das Funktionieren Tokios, um auch das Hinterland der Metropole in den internationalen Wettbewerb einzubinden.

(Aktualisiert nach: Flüchter 1997)

## 5. „Moloch“ oder „Moderne“? Die Folgen des Wachstums

### 5.1. Wohnraumschaffung und Landverbrauch

Parallel zum Bevölkerungswachstum erfolgt eine städtische Flächenexpansion, die in den Ländern der Dritten Welt mit der Entstehung und Ausbreitung von randstädtischen Hüttenvierteln verbunden ist. Diese sind in der Regel auf naturräumlich ungünstigen Standorten (Halbwüsten, Flussufer, rutschungsgefährdete Hänge oder Regionen temporärer Überschwemmungen) gelegen und informell errichtet. Derartige Landnahme beinhaltet zumeist unter anderem:

- die illegale Besetzung von (öffentlichen oder privaten) Grundstücken („Squatting“)
- den (legalen) Kauf von Klein(st)parzellen ohne grundbuchamtliche Eigentumsübertragung
- das Bauen sowie die spätere Konsolidierung (Um- und Ausbauten) ohne Baugenehmigung
- die Nichtbeachtung von Baunormen (Statik, Geschosshöhe, Abstand, Baumaterialien, infrastrukturelle Erschließung)
- das Bauen in Selbsthilfe, die längst zum normativen, staatlich tolerierten Bestandteil der Wohnraumbeschaffung und -verbesserung für schlechtergestellte Sozialschichten geworden ist

Im Allgemeinen unterscheidet man zwei Typen von Elendsquartieren. Zwischen beiden Typen gibt es auch Überschneidungen: Der Begriff ‚**Slum**‘ bezeichnet in erster Linie den baulichen Zustand einer Siedlung. In den Großstädten der Dritten Welt liegen die Slums oft in Innenstadtnähe, wo früher wohlhabende Schichten wohnten, die aber zu der Zeit, als sich die Wohnbedingungen in den Stadtzentren verschlechterten, in gepflegtere Vororte umgezogen sind. Heute werden die innenstadtnahen Slumquartiere von den Eigentümern und von Spekulanten an eine sehr viel größere Zahl wohnungssuchender Armer vermietet.

Der Begriff ‚**Squatter**‘ hingegen bezeichnete ursprünglich keinen Siedlungstyp, sondern ein Rechtsverhältnis. Squatter ist jeder, der unberechtigterweise (kein Eigentumstitel und/oder keine Bau- und Planungsgenehmigung) auf Land siedelt. Dabei kann es sich um Land handeln, das dem Staat oder der Stadtverwaltung gehört. Viele dieser Siedlungen füllen Baulücken (Bahndämme, Flussufer). Die großen Squatter-Gebiete liegen am Rand der Metropolen und sind meist Ansammlungen einfachster Behausungen aus Lehm, Stroh, Wellblech und Brettern; nicht wenige Squatter-Viertel sind jedoch keineswegs Elendsviertel, sondern lediglich illegal errichtet.

Die Zahl der eigentlichen Obdachlosen („Pavement Dwellers“), die in Hauseingängen, unter Brücken und Parks leben, ist vergleichsweise gering; der überwiegende Teil der Zuwanderer lebt als „Hausbesitzer“ oder Untermieter unter teils menschenunwürdigen Bedingungen in den informellen Hüttenvierteln oder (mittlerweile) bereits konsolidierten Unterschichtvierteln: Bähr & Mertins (2000, 20) schätzen, dass 50 bis 80 % der Bausubstanz in den Städten der Dritten Welt in informeller Weise entstanden sind und dass bis zu 60 % der Stadtbewohner weiterhin unter inhumanen Bedingungen in Marginalvierteln leben, die zumeist nicht einmal über die grundlegendsten Basisinfrastrukturen verfügen. Die Folge der informellen Wohnraumschaffung ist das weitgehende Fehlen von ausreichender Infrastruktur: Wegebau, Elektrizitäts- und Wasserversorgung, Abwasser- und Müllbeseitigung existieren nur selten und funktionieren kaum zufrieden stellend, was direkte Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der oft unter- oder mangelernährten Bevölkerung hat: Die Einstufung von megaurbanen Räumen als ökologische wie sozioökonomische Risikogebiete (vgl. Kraas 2008) erscheint vor diesem Hintergrund legitim.

### **Metro-Jakarta: Moderne für jedermann?**

Eine überdurchschnittlich hohe Kindersterblichkeit und enorme Anfälligkeit für virenbedingte, oftmals tödliche Verdauungs- und Kreislaufkrankheiten sind der Preis der Armen für das Leben in der Stadt. Die Kosten für Wirtschaft und Wohlfahrt sind beträchtlich: Die schlechte Luftqualität Jakartas verursacht, durch Ausfall von Arbeitskräften, Kosten im Ausmaß von jährlich 200 bis 500 Mio. US-Dollar, die Zahl tödlicher Lungenerkrankungen (12,6 % aller Todesursachen) ist doppelt so hoch wie im Landesmittel. Die durch die bedenkliche Wasserqualität ausgelösten Erkrankungen und Todesfälle ergeben einen volkswirtschaftlichen Schaden von weiteren 100 bis 300 Mio. US-Dollar pro Jahr. Durchfallerkrankungen bedingen 12 % sämtlicher Todesursachen in Jakarta. Die Kosten der Luft- und Wasserverschmutzung Jakartas übersteigen 1 Mrd. US-Dollar jährlich. Dazu verursachen die permanenten Überflutungen Zusatzkosten von weiteren 26 Mio. US-Dollar. Immerhin 1 % des Bruttonationalproduktes der Stadt muss für das Abkochen von Wasser aufgewendet werden; die urbane Bevölkerung unter der Armutsgrenze gibt dafür 10 % des Haushaltseinkommens aus, mittlere und höhere Einkommensschichten lediglich 4 % (Quelle: Spreitzhofer 2009).

### **5.2. Marginalisierung und Armut: der informelle Lebensraum**

„... aus der Entwicklungsperspektive gibt es allerdings große Unterschiede zwischen unseren Städten und jenen des Südens. ... Die zahlreichen Armutsquartiere entwickeln sich völlig außerhalb jeglicher Planungsabsicht. Die Zukunft der Städte kann daher keineswegs mehr durch einige Ingenieure gestaltet werden.“

(Jean-Claude Bolay, Schweizer Soziologe und Experte in Urbanisierungsfragen)

Die Stadtplanung orientierte sich stets zum einen an den Bedürfnissen der konsum- und kulturorientierten Oberschichten, zum anderen an den Interessen der ökonomischen Wachstumsbranchen. Die sozioökonomischen Disparitäten innerhalb der Stadtagglomerationen sind stetig im Steigen: Einer (reichen) Oberschicht von geschätzten 10 % der Stadtbevölkerung steht eine breite Unterschicht (bis zu 70 %) gegenüber, die in der Regel selten über regelmäßige, den Lebensunterhalt sichernde Einkommen verfügt – doch Leben ist mehr als die Deckung des elementarsten Bedarfes an Nahrung, Kleidung und Unterkunft. Unter Einbeziehung lebensnotwendig anerkannter Grundbedürfnisse (einwandfreies Trinkwasser, sanitäre Einrichtungen, ärztliche Versorgung, Zugang zu öffentli-

chen Verkehrsmitteln etc.) sind bis zu 50 % der metropolitanen Bevölkerung als „arm“ einstuftbar. Der relative Anteil der Armenbevölkerung in den Städten der Dritten Welt bleibt seit geraumer Zeit nahezu unverändert, der absolute Umfang nimmt aber kontinuierlich zu.

Unterbeschäftigung und Unterbezahlung sowie die geringe Produktivität in zahlreichen Teilbereichen des informellen Sektors tragen das Ihre zu den steigenden sozioökonomischen Disparitäten bei: An die 50 % der Megastadtbevölkerung des Südens sind in der Regel informell (ohne offizielles Arbeitsverhältnis oder soziale Netze) beschäftigt, in Marginalvierteln bis zu 75 % (Bähr & Mertins 2000, 19 f.). Statistische Angaben etwa über Arbeitslosigkeit oder Kinderarbeit entbehren vor diesem Hintergrund jeder empirischen Grundlage. Bei der großen Differenz zwischen Arbeitsnachfrage und Arbeitsplatzangebot muss die Mehrzahl der betroffenen Erwerbspersonen nahezu jede Arbeit zu vielfach ungünstigen Konditionen akzeptieren: Bagatelldienstleistungen (Schuhe putzen, Autos waschen, Parkplätze bewachen, Garküchen betreiben), ambulanter Bagatellhandel (Zigarettenverkauf, Busticketverkauf), Schmuggel, Prostitution oder auch Diebstahl werden so zu oft überlebensnotwendigen Einkommensquellen.

„Der **informelle Sektor** ist kein Charakteristikum der Metropolen der Dritten Welt, sondern gehört konstitutiv zur verstädterten Gesellschaft“ (Sassen 1993, 297). Informelle Tätigkeiten sind somit für die (urbane) Existenzsicherung von grundlegender sozioökonomischer Bedeutung, haben im letzten Jahrzehnt – überproportional zum Prozess der Urbanisierung – erheblich zugenommen und sind gleichzeitig bezüglich ihres Outputs ein bedeutender Wirtschaftsfaktor: In Mexiko etwa werden 38 % der nationalen Wirtschaftsleistung informell erbracht, trotz (früherer) offizieller Geringschätzung als ‚Elendsform‘ oder ‚Kultur der Armut‘. Nach Kraas & Mertins (2008) ist dieses Wirtschaftsfeld gekennzeichnet durch:

- ökonomische Unsicherheit: tage- oder stundenweise Beschäftigung, keine Arbeitsverträge mit der Festlegung von Lohn, Arbeitszeit oder Kündigungsfristen;
- fehlende gesetzliche Absicherung in der medizinischen und sozialen Versorgung, etwa bei Krankheit oder Invalidität sowie im Alter;
- geringe Arbeitsproduktivität: selbst bei Vollbeschäftigung (oft mehr als 60 Wochenarbeitsstunden) kann etwa bei Bagatelldienstleistungen oftmals kein ausreichendes Einkommen erzielt werden;
- Kinderarbeit, die zur Deckung der lebensnotwendigen Grundbedürfnisse unumgänglich wird.

Aktuelle Untersuchungen betonen den pragmatischen Aspekt und kommen von einer ausschließlich negativen Sichtweise des informellen Sektors ab: Diesem wird das Potenzial für Wachstum und Entwicklung nicht länger abgesprochen, die Rolle als integraler Bestandteil der Wirtschaft (Produktionsauslagerungen, Konsummöglichkeiten) ist mittlerweile weitgehend akzeptiert. Die traditionelle Assoziation mit Rückständigkeit weicht zunehmend einer Einschätzung als dynamische Reproduktionsform des Kapitalismus (vgl. auch Feldbauer et al. 1997, 17), die vor allem in Krisenzeiten das Überleben sicherstellen muss.

### **5.3. Dicke Luft und trübe Fluten: die Ökologie der Megastädte**

Untrennbar verknüpft mit den Problemkreisen Wohnen, Infrastruktur und Arbeit sind stadtökologische Aspekte. Für Megastädte von besonderer Bedeutung sind eine quantitativ und qualitativ optimierte (Trink-)Wasserversorgung, eine gezielte Abwasser- und Müllentsorgung sowie eine Reduzierung der großflächigen Luftverschmutzung durch Kfz-Emissionen, die die punktuellen (oft hochkonzentrierten) Industrieemissionen an Bedeutung vielfach bereits übertreffen. Prognosen der Weltbank lassen für die nächsten Jahrzehnte keine Trendwende erhoffen: Sollten keine spezifischen Maßnahmen der Entflechtung von Umweltverschmutzung und wachsender ökonomischer Aktivität in städtischen Räumen gesetzt werden, könnten sich von 1990 bis 2020 die globalen Bleiemissionen verneunfachen und der Ausstoß von Nitrooxiden vervierzehnfachen.

Mit der Veröffentlichung von Schadstoffmessungen ist es – nicht anders als im industrialisierten Norden – in der Regel abgetan. Lediglich São Paulo erwirkte erfolgreich die Drosselung von Produktionsanlagen und Kraftwerken und Teilfahrverbote bei Smogalarm. Sofern Kläranlagen vorhanden sind, sind sie in kürzester Zeit an den Grenzen ihrer Kapazität wie in New Delhi. Bangkok, Lagos oder Dhaka stehen durch massive Industrialisierung vor allem im Bereich der Textilbranche kurz vor der Zerstörung ihrer Grundwasservorräte. Ähnliche direkte Auswirkungen der Globalisierung zeigen sich in indischen und indonesischen Lederproduktionsstätten, wo hochgiftige Abfälle in die Grundwasserströme gelangen und großen Schaden anrichten.

Singapur, einer der ‚Tigerstaaten‘ Südostasiens und schon lange nicht mehr als Entwicklungsland einstuft, ist auch in umweltpolitischer Hinsicht eine Ausnahmeerscheinung: Als einer der wenigen Staaten des Südens gilt der 3-Mio.-Stadtstaat als beispielhaft für seine Umweltstandards. Singapur ‚funktioniert‘, nicht zuletzt begünstigt durch sein autoritäres Regierungssystem, was die Um-

setzung einer ‚sauberen‘ Stadt erleichtert: Ein ausgefeiltes öffentliches Transportkonzept, die Reglementierung der Zahl der Privat-PKW und Zufahrtslizenzen für einzelne Stadtteile reihen Singapur unter die Städte mit der weltweit besten Luftqualität.

## **6. Die Zukunft der Metropolen: Schöne neue Welt?**

### **6.1. Zwischen Traum und Alptraum: die Grenzen der Stadtplanung**

Verglichen mit denen in Industrienationen weisen Metropolen in den Entwicklungsländern eine Vielzahl andersartiger Strukturen, Problemdimensionen und Prozessabläufe auf:

- höhere Geschwindigkeit des Stadtwachstums
- größere Flächeninanspruchnahme
- fehlende Koordination von Akteuren aus verschiedensten Ebenen
- divergierende Motive und Interessenlagen (‚Planende‘ versus ‚Beplante‘)

Die Folgen sind gravierende sozioökonomische und ökologische Probleme, die sich aus der zunehmenden Belastung der vorhandenen Ressourcen ergeben: Funktionaler Stadtbau bei gleichzeitiger Auflösung bisheriger Struktur- und Ordnungsmuster gilt als tiefgreifendste Konsequenz, die durch die Entstehung diffuser Zentralitäten sowie Desorganisation und Inhomogenität urbaner Teilräume gekennzeichnet ist (vgl. Coy & Kraas 2003; Gertel 2002 u. a.). Damit gekoppelt sind:

- mangelnde oder fehlende Flächennutzungsplanung
- ungesteuertes Flächenwachstum
- Verdrängungsprozesse am Boden-, Wohnungs- und Kapitalmarkt
- Ausdifferenzierung von Informalität
- Marginalisierung großer Bevölkerungsteile
- wachsende sozioökonomische Disparitäten
- steigende Desorganisation, Fragmentierung und Armut

Zwischen Verfall und Revitalisierung? Die Innenstädte zahlreicher Metropolen in den urbanen Bal-

lungsräumen des Südens lassen einen deutlichen Strukturwandel erkennen: Erhebliche Verdichtung tertiärer Nutzungen und zunehmende Verkehrsbelastung einschließlich alltäglicher Zusammenbrüche des Verkehrsflusses sind ebenso zu konstatieren wie die zunehmende Besetzung der öffentlichen Räume durch den informellen Sektor, steigende Kriminalität und der darauf folgende Auszug der Ober- und Mittelschichten aus den innenstadtnahen Wohnvierteln sowie die Bildung so genannter (oft suburbaner) „Gated Communities“ (vor allem Lateinamerika) für wohlhabende Bevölkerungsgruppen: Wohnen in Metropolen lässt zunehmende Separierungstendenzen erkennen.

In zahlreichen Stadtregionen (vor allem Süd-, Ost- und Südostasiens) werden Unter- und Mittelschichten im Zuge großflächiger Modernisierungsprozesse aus innerstädtischen Lagen verdrängt, wo formelle und informelle Akteure derart alltäglich auf engstem Raum aufeinandertreffen und teils wechselseitig aufeinander angewiesen sind (vgl. etablierter Einzelhandel und ambulante Händler). Aktuelles Beispiel dafür sind über 60.000 Vertriebene aus Zentraljakarta, die für die Stadtregierung ein Hindernis bei der Entwicklung nach westlichem Vorbild darstellten ([www.achr.net](http://www.achr.net); Zugriff: 30.4.2006) und seit Ende 2005 mit gezielten Polizeiaktionen sukzessive ihr Lebensumfeld verloren. Besonders die historischen Altstadtbereiche, die für die Identität einer Stadt und die Identifikation ihrer Bürger von Bedeutung sind, scheinen oft von Verfall betroffen und häufig einer unsensiblen „Modernisierung“ ausgesetzt, wie chinesische Boomstädte zeigen (Coy & Kraas 2003, 34 ff.).

## **6.2. Zwischen Lokalität und Globalität: Szenarien der urbanen Regionalentwicklung**

Die aktuellen Entwicklungstendenzen und Zukunftsperspektiven der Ballungsräume in den Entwicklungsländern lassen derzeit zwei Szenarien zu, die Coy & Kraas (2003, 40 f.) wie folgt ausführen:

- *Szenario 1: Status quo*

Eine von zunehmenden Herabsinken begleitete zyklenartige Folge von Verdrängungsprozessen und Standortverlagerungen charakterisiert die Dynamik in diesem Modell: Entweder geben die Bessergestellten ihre Wohnstandorte in den Innenstädten auf und es kommt zur Ausdehnung informeller Aktivitäten in den abgewerteten Zentrumsbereichen oder die marginalisierten Bevölkerungsgruppen werden in periphere Stadtgebiete abgedrängt. Inselartige Stadtsegmente übernehmen zunehmend Zentrumsfunktionen (Freizeit, Kultur, Unternehmen) – es drohen der Verlust der „Mitte“ und die Entstehung diffuser Zentren.

- *Szenario 2: Gezielte Eingriffe*

Hier bietet sich die Möglichkeit korrigierenden Handelns: Zum einen entstehen neue „Inseln“ im modernisierten Stadtbereich bzw. „sanierte Inseln“ innerhalb abgewerteter Milieus. Die Entwicklung derartiger „Modernisierungsinself“ geht jedoch meist zu Lasten sozial schwächerer Akteure, sorgt für die Zunahme privatwirtschaftlicher (neoliberal motivierter) Initiativen und verstärkt die Gefahr weiterer Vertiefung innerstädtischer Fragmentierung (Scholz 2002, 7 ff.). Gleichzeitig ergeben sich aber Chancen gezielter Gegensteuerung durch „Public-private-Partnerships“.

Die oben genannten Folgewirkungen unkontrollierbarer Urbanisierung lassen eine Integration von sektoraler und regional orientierter Entwicklungsplanung unumgänglich erscheinen. Vorrangiges Ziel muss es sein, mittelfristig die sozioökonomischen Disparitäten von der regionalen bis zur innerstädtischen Ebene abzubauen. Die historisch gewachsene funktionale Vormachtstellung der Megastädte verhindert bislang den Abbau von Entwicklungsunterschieden auf sämtlichen Einflussebenen. Die globalen entwicklungspolitischen Zielsetzungen sind allgemein dreigeteilt:

- gerechtere Verteilung der Güter (sozial-moralische Begründung)
- Gefahr negativer Agglomerationseffekte (ökonomische Begründung)
- Erhaltung staatlicher Einheit (integrationspolitische Begründung)

Durch die Integration der Städte in globale Netzwerke und die Entstehung einer weltweiten vernetzten Gesellschaft gleichen sich vor allem die Megastädte immer mehr an. Diese Angleichung ist jedoch keine Homogenisierung, sondern eine Angleichung der Diversität und Heterogenität – Globalisierung erhöht die Vielfalt urbaner Räume, die sich zunehmend als Artikulationspunkte diverser globaler Strömungen und Gruppierungen profilieren und damit auch das Zentrum von unterschiedlichen Interessenkonflikten darstellen. Vor allem im Innenstadtbereich der metropolitanen Räume kulminiert die Diskrepanz zwischen den Interessen ‚armer‘ Bewohner und ‚mächtiger‘ (teils internationaler) Gruppen. Mehr denn je wird jegliche Stadtplanung zum Spielball endogener (regionale Raumplanung, sozioökonomische und ökologische Zwänge) und exogener Kräfte (Globalisierung, internationale Arbeitsteilung), deren gegenseitige Vernetzung immer komplexer wird. Das übergeordnete Ziel jedweder Stadtentwicklungsstrategie (vgl. HABITAT 2001, 2005) war eine sozial, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltige Stadtentwicklung, die allen urbanen Bevölkerungsgruppen ein menschenwürdiges Leben ermöglicht. Doch kann dies gelingen auf der Basis von globalen Produktions- und Konsummustern, die alles andere als nachhaltig sind?

### 6.3. Motor oder Moloch? Urbanisierung kann auch nachhaltig sein

In den meisten Forschungsdisziplinen werden Metropolen vorwiegend als Risikogebiete wahrgenommen, die durch Umweltverschmutzung, Ressourcenausbeutung und menschlich verstärkte Problemfelder (Wasserknappheit, Wirtschaftskrisen, ethnisch-religiöse Auseinandersetzungen u. a.) das Funktionieren megaurbaner Gesellschafts- und Wirtschaftsformen in Frage stellen, mit wachsender Armut zu kämpfen haben und mit Segregations- und Fragmentierungsprozessen konfrontiert sind. Megacities enthalten, produzieren und verstärken Gefahrensysteme und sind daher Opfer und Täter zugleich.

Während „reiche“ Megacities als Produktionszentren von der Einbindung in globale sozioökonomische und politische Netzwerke profitieren und – im Rang von Global Cities – als Schaltzentralen der Weltwirtschaft funktionieren (London, New York, Tokio), gelten „arme“ Megacities als Absorptionsräume ruraler Migration und Armut. Der Trend zur „exclusive city“ mit einer massiven Polarisierung zwischen Arm und Reich dominiert über das Konzept der humanen „inclusive city“ für alle Bevölkerungsschichten.

Im Zuge des Wachstums von Ballungsräumen verschärfen sich Nachhaltigkeitsprobleme in allen drei Dimensionen (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, soziale Teilhabe, ökologische Tragfähigkeit), teilweise sogar exponentiell (Verkehr, Müll). Je schneller die Stadt wächst, je stärker natürliche Verdichtung gegeben ist (z. B. Talkessel in Mexico City, Flussdeltas in Hanoi oder Kolkata), desto schwieriger wird nachhaltige Entwicklung; je korrupter und schwächer politische Ordnungsinstitutionen entwickelt sind (z. B. Dhaka) und je ärmer die Stadt ist (z. B. Lagos), desto unmöglicher wird sie.

Bei aller begründeten Skepsis zur Zukunft der Megacities: Verdichtung und Verflechtung sind nicht hoffnungslos. Auch megaurbane Regionen wie New York oder London wurden nach Phasen ungeordneten Wachstums und schwerster Missstände auf allen Ebenen wieder regierbar und bieten attraktive Lebensumfelder. Die Verfallsszenarien der 1970er haben sich dort nicht bewahrheitet. Singapur und vor allem Tokio gelten heute als Musterbeispiele für Megaurbanisierung, die aufgrund rigider Raumplanungskonzepte überhaupt ohne größere Krisenerscheinungen wachsen konnten – trotz Bevölkerungsverdreifachung der japanischen Hauptstadt innerhalb der letzten 60 Jahre auf fast 30 Mio. Einwohner.

Die positiven Entwicklungspotenziale der Metropolen werden weiterhin wenig thematisiert. Dazu zählen die Verringerung des Pro-Kopf-Flächenverbrauchs, effizientere Ressourcennutzung, optimierte Transportsysteme und verbesserte Bildungs- und Gesundheitsfürsorge: Durch ihre „globale Brückenfunktion“ bilden Ballungsräume „innovative Milieus“ aus und können Nachhaltigkeit durch sensible soziale wie ökonomische Recycling- und Regenerationsprozesse erzeugen.

Selbst in der Dritten Welt liegen Lebenserwartung, Bildungsgrad oder das Gesundheitsniveau der Stadtbevölkerung deutlich über Vergleichswerten aus dem ländlichen Umland. Wirtschaftliche Leistungen wiederum können schneller, effektiver und innovativer erbracht werden, was zu Produktivitätssteigerung und – gerechte Verteilung vorausgesetzt – Einkommenszuwächsen führen kann. Dazu erlaubt die Komprimierung von Menschen und Wohnräumen eine Senkung des Ressourcenverbrauchs, weil sich die Versorgungswege verkürzen. Weiter lassen sich in Ballungsräumen Stoffkreisläufe leichter schließen (z. B. durch Recycling), wodurch sich die Folgen höherer Konsumintensität zumindest teilweise ausgleichen lassen.

Doch die Voraussetzungen müssen stimmen. Ohne nachdrückliche Stadtentwicklung („Urban Management“) und das Zusammenspiel von wirtschaftlichen, politischen und zivilgesellschaftlichen Steuerfaktoren („Governance“), um frühzeitiges Gegensteuern zur Vermeidung irreversibler Fehlentwicklungen zu ermöglichen, werden nachhaltige Visionen unrealisierbar bleiben. Ein Mindestmaß an Wohlstand und Wirtschaftswachstum ist jedenfalls erforderlich, um ausreichend Handlungsspielräume zu schaffen.

Diese sind dringend nötig. Megacities sind Arenen sozialer Transformation, die ständig neue Entwicklungsperspektiven fordern. Eine nachhaltige Gestaltung der Urbanisierung könnte zur entscheidenden Überlebensfrage des Planeten werden – vor allem in den „Megastädten von morgen“, wo die Handlungschancen erfreulicher und erfolgversprechender sind als in vielen megaurbanen Ballungsräumen der Gegenwart, die sich vielfach bereits jenseits jedweder Steuerungsmöglichkeit befinden: Globale Nachhaltigkeit ist ohne urbane Nachhaltigkeit undenkbar.

*Günter Spreitzhofer, (\*1966), Univ.-Lekt. Mag. Dr., Studium der Geographie und Anglistik sowie Promotion an der Universität Wien. Seit 1992 zahlreiche mehrmonatige Forschungsaufenthalte in (Südost)Asien. Lehrtätigkeit am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien und Autorenschaft für zahlreiche schulspezifische Themenhefte sowie Schulbuchreihen. Wissenschaftliche Schwerpunktsetzung: Asien, Urbanisierung, Globalisierung, Tourismus und Umwelt & Ressourcen*

Kontakt: [guenter.spreitzhofer@univie.ac.at](mailto:guenter.spreitzhofer@univie.ac.at)

Textaktualisierung im August 2011

## **Literatur**

Bähr, J., und G. Mertins (2000): Marginalviertel in Großstädten der Dritten Welt. In: Geographische Rundschau, 52, 7–8, 19–26.

Bronger, D. (1996): Megastädte. In: Geographische Rundschau, 48, 2, 74–81.

Bronger, D. (2006): Metropolisierung und Globalisierung – Die Rolle der Metropole im Globalisierungsprozess. Gedanken zu einem weltweiten Vergleich. In: Geographie und Schule, 28. Jg, Heft 161, 16–22.

Coy, M., und F. Kraas (2003): Probleme der Urbanisierung in den Entwicklungsländern. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 147, 1, 32–41.

Engelhard, K. (2006): Globalisierung und Entwicklung. In: Geographie und Schule, 28. Jg, Heft 161, 4–15.

Feldbauer, P., Husa, K., Pilz, P., und I. Stacher, Hg. (1997): Megastädte: Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Wien/Frankfurt.

- Flüchter, W. (1997): Megastadt Tokyo: ‚Monster‘ oder ‚Modell‘? In: *Geographie und Schule*, 110, 12/97, 30–38.
- Friedmann, J. (1986): The World City Hypothesis. In: *Development and Change*, 17, 1, 69–84.
- Gertel, J. (2002): Globalisierung und Metropolisierung. Kairos neue Unsicherheiten. In: *Geographische Rundschau*, 54, 10, 32–39.
- HABITAT (United Nations Centre for Human Settlements) (2001): *Cities in a globalizing world. Global report on human settlements*. London.
- HABITAT (United Nations Centre for Human Settlements) (2005): *International Seminar on the Millenium Development Goals and the City*. Bandung, 30.9.2005. [www.unhabitat.org/whd/2005/whd\\_jakarta.asp](http://www.unhabitat.org/whd/2005/whd_jakarta.asp).
- Heintel, M., und G. Spreitzhofer (2009): Manila als Zentrum der Urbanisierung und Binnenmigration auf den Philippinen. In: *Geographische Rundschau*, 10/2009, 14–19.
- Husa, K., und H. Wohlschlägl, Hg. (1999): *Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozess. Mexico City, Jakarta, Bombay – Vergleichende Fallstudien in ausgewählten Kulturkreisen. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 6*. Institut für Geographie und Regionalforschung, Wien.
- Jürgens, L. (2008): Urbanisierung als Chance: Das Potenzial wachsender Städte nützen. Zusammenfassung des Weltbevölkerungsberichts 2007. *Geographische Rundschau* 60 (2008), 11, 62–65.
- Korff, H.-R. (1997): Globalisierung der Megastädte. In: Feldbauer et al. 1997, 21–36.
- Kraas, F., und G. Mertins (2008): Megastädte in Entwicklungsländern. *Geographische Rundschau*, 60 (11), 4–11.

- McGurn, William (1997): City Limits. In: Far Eastern Economic Review, 6.2.1997, 34–37.
- Mertins, G. (1994): Verstädterungsprobleme in der Dritten Welt. In: Praxis Geographie, 1/94, 4–9.
- Parnreiter, C. (1999): Globalisierung, Binnenmigration und Megastädte der ‚Dritten Welt‘: Theoretische Reflexionen. In: Husa & Wohlschlägl 1999, 17–58.
- Sassen, S. (1993): Die informelle Ökonomie von New York. In: Ernst, R., et al., Hg. (1993): Arbeiten und Wohnen in städtischen Quartieren. Basel/Boston. S. 277-303.
- Sassen, S. (1996): Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities. Frankfurt.
- Scholz, F. (2002): Die Theorie der ‚fragmentierenden Entwicklung‘. In Geographische Rundschau, 54, 10, 6–11.
- Spreitzhofer, G. (2000): Metropolization in Suharto’s Western Java. Three Decades of Megacity Management in Jabotabek Region. In: asien, afrika, lateinamerika, 28, 4/00, 609–630.
- Spreitzhofer, G., und M. Heintel (2000): Metro-Jakarta: Zwischen Nasi und Nike. Suhartos ‚Neue Ordnung‘ als Motor der Regionalentwicklung in Westjava? Frankfurt.
- Spreitzhofer, G. (2002): Globalizing Metro Manila? External and internal impact on land use and infrastructure development in the Philippine NCR. In: Philippine Studies, 50, 2/02, 251–68.
- Spreitzhofer, G. (2003): From Farming to Franchising: Current Aspects of Transformation in Post-Crisis Metro-Jakarta. In: Asien, 87, 2/03, 52–64.
- Spreitzhofer, G. (2009): Außer Rand und Band. Regionalentwicklung in Metro-Jakarta. In: ASEAS (Österreichische Zeitschrift für Südostasienwissenschaften), 2 (1) 2009, 70–96.
- Spreitzhofer, G. (2010): Zwischen Malls und Marginalität. Städtische Gesellschaften Südostasiens im Umbruch. Materialien für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt im Unterricht (MGWU), H. 41,

Österreichische Gesellschaft für Kritische Geographie, Wien.

United Nations (UN), Hg. (1997): Urban Agglomerations 1996. New York.

United Nations (UN), Hg. (2003): World Urbanization Prospects: The 2003 Revision. New York.

United Nations (UN), Hg. (2008): World Urbanization Prospects: The 2007 Revision. New York.

Web-Links:

[www.megacities.uni-koeln.de/documentation/megacity/statistic/wup2003.pdf](http://www.megacities.uni-koeln.de/documentation/megacity/statistic/wup2003.pdf)

[www.g-o.de](http://www.g-o.de)